CÁMARA DE REPRESENTANTES
XLVIIa. Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1566 de 2013

S/C Comisión de Turismo

MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 10 de abril de 2013

(Sin corregir)

Presiden: Señores Representantes Juan Ángel Vázquez, Vicepresidente y Graciela Cáceres (ad hoc)

Miembros: Señores Representantes Oscar Olmos, Nicolás Pereira, Ricardo Planchon Geymonat y Horacio Yanes.

Asisten: Señores Representantes Daniel Caggiani y Aníbal Pereyra.

Invitados: Señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, Enrique Pintado, señor Subsecretario, ingeniero Pablo Genta; señor Director Nacional de Vialidad, ingeniero Luis Lazo; las señoras Directora General, doctora Vivian Repetto, Adscripta a la Dirección de Vialidad, ingeniera Gabriela Acosta; Gerente de estudios y proyectos de la Dirección de Vialidad, ingeniera Susana García y Adscripta a la Dirección General de Secretaría, contadora Marianela Martínez Clavell

═════II═════

SEÑOR PRESIDENTE (Vázquez).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Turismo da la bienvenida a una delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, integrada por el Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Enrique Pintado; el Subsecretario, ingeniero Pablo Genta; el Director Nacional de Vialidad, ingeniero Luis Lazo, la doctora Vivian Repetto, Directora General del Ministerio; la ingeniera Gabriela Acosta, adscripta a la Dirección de Vialidad; la ingeniera Susana García, Gerenta de Estudios y Proyectos de la Dirección de Vialidad, y la contadora licenciada Marianella Martínez Clavell, adscripta a la Dirección General de Secretaría.

Motiva la presencia del señor Ministro de Transporte y Obras Pública y autoridades una invitación que esta Comisión cursó en la que se decía que, de acuerdo a lo dispuesto oportunamente se lo invitaba a esta reunión, ya que es de interés de esta Comisión conocer acerca del proyecto de ley relativo a la construcción del puente sobre la Laguna Garzón y el impacto ambiental que se produciría en esa zona.

SEÑOR YANES.- En principio, quiero dar la bienvenida al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y demás autoridades. Esta convocatoria se da a partir de la solicitud realizada por el señor Diputado Nelson Rodríguez, quien no ha podido asistir en el día de hoy. De todas formas, me consta que el señor Diputado Olmos tiene algunas preguntas para plantear.

SEÑOR PRESIDENTE.- Propongo, como forma de trabajo, que el señor Ministro exponga sobre la génesis de este proyecto de ley, y los distintos trámites realizados para llevar adelante esta iniciativa, y luego pasar a formular preguntas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Agradezco esta invitación. Esta no es la Comisión con la que habitualmente nos relacionamos, sino con la de Transporte y Obras Públicas. Digo esto porque nosotros somos particularmente incitadores de otras preguntas y, por tanto, venimos a responder acerca del tema que el señor Presidente señalaba, que está en el orden del día y tiene que ver exclusivamente con la construcción del puente sobre la Laguna Garzón

Estoy acompañado por el Subsecretario, ingeniero Pablo Genta, que está a mi derecha y a mi izquierda se encuentra la Directora General de Secretaría, doctora Vivian Repetto. Luego, está el Director Nacional de Vialidad, ingeniero Lazo, la contadora Marianella Martínez, encargada del despacho de adscripción general de la Dirección General. Asimismo, contamos con la presencia de la ingeniera Gabriela Acosta, adscripta a la Dirección Nacional de Vialidad y también pedimos que participara la ingeniera Susana García, que es la gerenta de la estructura del Ministerio, quien ha tenido junto con el ingeniero Lazo y la ingeniera Acosta un rol protagónico en cuanto al desenlace de la propuesta de construcción del puente sobre la Laguna Garzón.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera señalar que hoy hay una noticia muy importante que la opinión pública en algún momento va a querer saber. Me refiero al transporte por helicóptero de la madera. Este es un proyecto del que escuché hablar esta mañana.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En realidad, se trata de una reunión de académicos de la innovación que se hizo en el Uruguay; es un emprendimiento privado. La buena noticia es que ponen a nuestro país en una perspectiva muy promisoria porque se manejan proyectos de alta tecnología e, inclusive, se habla de las impresoras 3D. Parece que en una computadora se puede poner el diseño de una bicicleta y esta se materializa. ¡Ojalá que las hojas se trasladaran por esos helicópteros inteligentes no tripulados.

Estamos hablando de una historia que se remonta a 1950 con la aprobación de la planimetría de la Ruta Nº 10, que fue el inicio de esta obra. En aquellos tiempos las consideraciones medioambientales no eran tan relevantes porque, de lo contrario, no se hubiera hecho la Rambla de Piriápolis ni la Ruta Nº 10 se hubiera concretado.

Se fueron sucediendo distintos planes de obra, y en 1960 se autoriza el inicio de la construcción del monumento al Uruguay inconcluso, que es el actual pedazo del puente, una iniciativa privada de aquella época.

Luego, en 1992, se realiza un proyecto de instalación de un puente de esos que utiliza el Ejército para pasar de un lado a otro. En 1994 se instalan las balsas de la Dirección Nacional de Hidrografía, que son enteramente gratuitas y que subsidia toda la sociedad uruguaya para que algunos pasen con sus vehículos para hacer turismo. Todo ello se ofrece gratuitamente para pasar de un lado a otro.

En 2001 se hace toda una reformulación por razones estrictamente económica hasta que en diciembre de 2008, a iniciativa de las Intendencias de Rocha y Maldonado, firmamos un convenio entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas junto con Las Garzas Blancas S.A. en el que los privados se comprometían a financiar determinado puente. Luego, la Junta Departamental de Rocha aprobó para esa zona el ordenamiento territorial, y con el estímulo de ese emprendimiento turístico se financiarían las obras para otras partes del departamento con el acuerdo del departamento de Maldonado. Entre estas Intendencias se decía que nunca se lograba que ambas estuvieran de acuerdo. Esta vez los astros se alinearon y se celebró este convenio en el que se iniciaba todo el proceso de construcción de un puente de tipo convencional.

El 2 de marzo hay una resolución de Presidencia que aprueba el convenio celebrado y, a partir de allí, dando cumplimiento a lo firmado se empiezan a hacer las investigaciones medioambientales y los estudios necesarios a fin de poder elaborar un proyecto. Por tanto, se hacen estudios hidráulicos de la sección del puente y de la barra de la Laguna Garzón. Además, hay un proyecto estructural del puente original, y los accesos, se hacen estudios del suelo, así como relevamientos topográficos y batimétricos de la ruta y de la laguna en la zona adyacente. Asimismo, se han realizado estudios de impacto ambiental.

Nosotros avanzamos en un proyecto de puente en un intercambio con la Dirección Nacional de Medio Ambiente muy fecundo en el que, en un proceso bastante extenso, esta Dirección nos va haciendo recomendaciones, planteando inquietudes y preguntas, además de solicitarnos información. Las etapas de ese estudio de impacto ambiental empiezan el 24 de abril de 2009, o sea un mes después de firmarse la resolución presidencial autorizando el convenio que habilita la construcción. Luego, se presenta ante la Dinama la solicitud de clasificación del proyecto de construcción del puente sobre la Laguna Garzón. El 4 de mayo de 2009, la Dinama a través de un certificado clasifica el proyecto tipo C. El 11 de junio del mismo año se solicita por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas la autorización ambiental previa para la construcción del puente con la presentación del estudio sobre impacto ambiental. Después, el 2 de julio de 2009, se solicita información complementaria por parte de la Dinama. El 5 de febrero de 2010 se entrega información complementaria por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, incluyéndose el estudio sobre el impacto territorial.

El 17 de noviembre de 2010 se solicita información complementaria por parte de la Dinama. El 26 de noviembre del mismo año Ministerio de Transporte y Obras Públicas entrega la información requerida. El 21 de diciembre se solicita la presentación de un informe ambiental por parte de la Dinama a la Cartera. El 3 de febrero de 2011

entregamos el informe ambiental a la Dinama y el 22 de febrero nos solicitan información complementaria al informe ambienta.

Más adelante, el 11 de marzo de 2011 entregamos la información complementaria requerida por la Dinama y esta, el día 23, nos remite el texto para las publicaciones. El 1º de abril de 2011, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas remite la constancia de esas publicaciones y el inicio de la puesta de manifiesto, que lleva veinte días hábiles. El 3 de junio se hace la primera audiencia pública en la ciudad de Rocha. El 20 de junio la Dinama envía al Ministerio de Transporte y Obras Públicas las preguntas de la primera audiencia pública, y el 22 de junio el Ministerio remite a la Dinama las respuestas a las preguntas de la primera audiencia pública. El 24 de junio hay una segunda audiencia pública en José Ignacio, Maldonado. El 18 de noviembre hay una resolución del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente solicitando estudios complementarios. El 12 de abril de 2012 el Ministerio de Transporte y Obras Públicas remite los estudios solicitados al arquitecto Vignoli el 23 de febrero de 2012, recibiendo respuesta el 25 de febrero de 2012.

Aquí quiero hacer un paréntesis. Existió la voluntad de un compatriota -del que estamos orgullosos porque hace muy poco en Nueva York obtuvo el primer premio por la obra del Aeropuerto Internacional de Carrasco, considerada una de las más bellas; primer premio por parte del Jurado pero también por el público-, el arquitecto Vignoli, un opositor a la construcción del puente porque entendía que en el desarrollo de la zona no era explicable. Sin embargo, consciente de que la decisión política estaba tomada porque había una solicitud conjunta de las Intendencias de Rocha y de Maldonado, un privado estaba dispuesto a aportar para su financiación y el Estado había tomado la resolución de llevarlo a cabo, decide ofrecer, inteligente y desinteresadamente, sin costo para el Estado, quiero dejar constancia de esto- asesoramiento respecto a cuál podría ser una solución constructiva que comunicara los dos departamentos, mitigando los impactos ambientales de la zona. Estos impactos son mucho menores que los que genera el puente de José Ignacio, que está exactamente en la desembocadura de la Laguna José Ignacio.

Luego de que comunicamos esta situación al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente el 13 de abril de 2013, recibimos un plazo adicional para reformular y ver los proyectos. El 10 de agosto de 2012 el Ministerio le envía una nota para pedir la continuación del proceso con optimización del proyecto y a continuación la Dinama nos solicita el proyecto ajustado. El 1º de noviembre de 2012 se presenta por parte del Ministerio el proyecto ajustado preparado por el estudio del arquitecto Vignoli, insisto que en forma gratuita. El 27 de noviembre el Ministerio remite, a solicitud de la Dinama, el informe técnico realizado por el estudio Vignoli, y el 8 de enero de 2013 la resolución del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente termina concediendo la autorización ambiental previa al proyecto.

Desde 2008 a la fecha se ha recorrido un largo camino que ha tenido en cuenta todas las precauciones medioambientales existentes. Tanto es así que el proyecto original que nosotros entregamos de un puente tipo convencional fue ajustado a las exigencias medioambientales de la Dirección Nacional de Medio Ambiente. Es el mismo proyecto, el mismo puente, pero mitigando en su formulación, en su dibujo, los impactos ambientales que la Dinama quería preservar y proteger. Por lo tanto, cumplidos todos esos pasos, esas exigencias a las cuales nos hemos adaptado rigurosamente -aun habiendo considerado en algunos casos excesivo el celo medioambiental de la Dinama; esto lo digo por mi cuenta-, culminamos con la elaboración de un proyecto que se ajusta a las exigencias -es la modificación del original ajustado a las exigencias- y que, obviamente, va a tener un costo económico mucho mayor.

Todavía no tenemos una cifra exacta de lo que va a salir ese puente, pero sin duda el costo excede cuatro veces o un poco más el costo original. Esto se debe a dos razones. Por un lado, no es lo mismo el cálculo de la construcción de un puente tradicional como el que pensamos en 2008, con lo que se han incrementado los costos constructivos a la fecha -entre otras cosas porque las empresas están trabajando a "full" y ello aumenta los precios- y, por otro, porque el puente en el que estamos pensando, el proyecto Vignoli, que ajusta la idea original a las exigencias medioambientales, es mucho más grande y de por sí será un atractivo turístico.

¿Cómo vamos a financiar este proyecto? Estamos negociando con el privado -las cláusulas del convenio de 2008 establecen que cuando no hay una responsabilidad del privado no puede estar obligado a pagar toda la financiación; estamos discutiendo de qué parte se hace cargo cada uno- y buscando medidas alternativas para ir cubriendo ese gasto, algunas de las cuales se hicieron públicas.

Termino con dos asuntos más.

La Intendencia de Rocha solicitó la realización de una encuesta, creo que a través de la empresa Cifra, para saber lo que opinaba la población del lugar con relación al puente -nosotros lo hicimos en La Paloma, donde no queríamos afectar la actividad turística con la reactivación de un puerto multipropósito, y la mayoría de la población, no solo de Uruguay sino específicamente de Rocha, y sobre todo de La Paloma, está de acuerdo con que se reactive el puerto cuidando de no afectar el turismo, cosa que estamos haciendo- y esta mostró cifras mayoritariamente a favor de la construcción del puente, tanto en Rocha como en Maldonado. Estamos hablando de buenas noticias respecto al impacto de este emprendimiento en la población.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Qué guarismos tiene? ¿En la Dinama los informes son categóricos?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Respecto al puente, lo que hicimos fue cumplir con las exigencias medioambientales, pero lo que surge de las audiencias públicas obviamente tiene diferencias respecto a las encuestas. Esta es una vieja discusión -no solo con relación al medio ambiente- que tiene que ver con la motivación de quienes van a las asambleas. Seguramente alguien que está a favor no tiene ninguna motivación para concurrir. Yo que vengo de una experiencia sindical conozco mucho de esto y no siempre las votaciones secretas entre los trabajadores dan lo mismo que lo que la asamblea resuelve.

Por ejemplo, las cifras arrojan que, con relación al conocimiento del proyectado puente, entre los rochenses un 93% dice que sí, y un 88%, en el caso de los pobladores de Maldonado, escuchó hablar del puente. Esto demuestra que existe una opinión pública que contesta con cierto grado de información. Con relación a la actitud frente a la construcción del puente, un 44% opina que la idea es buena y un 37% que es muy buena. Esto quiere decir que en el caso de los rochenses un 81% de los encuestados opina que la idea está entre bien y muy bien. En el caso de Maldonado, esa cifra es un poco menor. Estamos hablando de un 64% que opina que la idea está bien o muy bien. No considero a los neutros -los que no saben o no contestan-, pero vayamos a los que piensan que está muy mal y mal: un 9% de la gente está en contra en el caso de los rochenses y un 21% en el caso de los fernandinos.

También hicimos una encuesta con Equipos Consultores -no la traje porque no me la pasaron- y tenemos que, en el total de la población uruguaya, un 55% -lo digo de memoria; luego les podemos remitir estas cifras- de la gente escuchó hablar del puente de la Laguna Garzón, y de ese porcentaje un 37% está a favor y un 9% en contra. Se

trata de dos intervenciones en logística turística que tienen una aceptación de la población que es inversamente proporcional al impacto negativo de los medios de comunicación. En este caso vale la recomendación que siempre nos hacen quienes están en las encuestas: no crean que el mundo mediático es el mundo de la realidad de la opinión pública. La verdad es que cada día me convenzo más de eso. Esto es en términos muy generales.

Tengo aquí un extenso informe, pero no quiero aburrir a la Comisión leyéndolo. Tenemos la presencia del Director de Nacional de Vialidad, de la ingeniera Susana García y de toda nuestra gente para que dé su opinión. Quise hacer apenas un resumen para complementar las informaciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- En virtud de que es la hora 12 y 30 y de que debo retirarme, vamos a proceder a la designación de un Presidente ad hoc.

SEÑOR YANES.- Propongo como Presidenta ad hoc a la señora Diputada Cáceres.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar.

(Se vota)

——Seis en siete: AFIRMATIVA.

(Ocupa la Presidencia la señora Representante Cáceres)

——Pido disculpas por no llegar en hora, pero estaba atendiendo a algunas personas en mi despacho, no menos importantes que la delegación presente.

Solo quiero aclarar que la Comisión podrá sesionar hasta la hora 14, ya que la Asamblea General realizará un merecido homenaje, y no podemos faltar.

¿El señor Ministro terminó su exposición?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Creo que como introducción fue bastante completa, pero estoy dispuesto a responder las preguntas que se realicen.

SEÑOR OLMOS.- Soy el suplente del señor Diputado Rodríguez Servetto, quien por razones personales no pudo concurrir el día de hoy.

De todos modos, me dejó un cuestionario con seis preguntas. Sobre algunas de ellas, teniendo en cuenta la exposición realizada por el señor Ministro, se podría hablar más de dos horas, ya que la construcción y desarrollo del puente han tenido muchas marchas y contra marchas.

Por supuesto, en las opiniones que se vierten sobre los diferentes temas siempre hay un interés de quien las expresa, por ejemplo, la población de los departamentos de Maldonado y Rocha, los empresarios y desarrollistas, que siempre tendrán un interés personal y comercial.

Voy a entregar al señor Ministro una copia de las preguntas que realizaré, ya que de ser necesario podrá responderlas por escrito. Por supuesto, el tema podrá seguirse considerando con el titular de la banca.

La primera pregunta de la lista tiene que ver con una contradicción. Durante el período 2010, el Gobierno Departamental de Rocha -a pesar de que el señor Ministro manifestó que en esa época ya figuraba la construcción de un puente como el de Maldonado en su programa de trabajo- no tenía previsto la construcción de un puente en la Laguna Garzón, como así tampoco el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Por lo tanto, podemos decir que hubo un cambio bastante importante, ya que, a partir de esta

intervención, el Ministerio se dispone a llevar adelante los controles del emprendimiento, como así también desde el punto de vista económico.

Entonces, quisiéramos saber a qué se debe ese cambio tan importante, teniendo en cuenta que esto repercute en la concreción de un desarrollo urbanístico muy identificado, que no es secreto para nadie, ya que el señor Costantini ha hablado del tema, y cuenta con un equipo de inversores.

Evidentemente, quienes viven en el entorno y apuestan a esa otra nueva propuesta turística alternativa -que Uruguay debe tener y se está manifestando en todo su territorio-, si bien reconocen que el puente para la conexión entre Rocha y Maldonado debe hacerse tarde o temprano, piensan que el tema merece una reflexión más profunda, a pesar de que se sienta la tentación de hacerlo debido a que un privado pagará el puente, como consta en un contrato -del que no tenemos conocimiento- que este habría firmado con el Gobierno.

Inclusive, este inversionista manifestó públicamente que se hicieron ventas con el compromiso de que el puente se iba a llevar a cabo, y que él iba a realizar la totalidad de la obra.

Como dijo el señor Ministro, este tema tiene una larga historia y muchas alternativas. Inclusive, el 24 de diciembre de 2012 se informó que el 27 de ese mes se realizaría una consulta popular, y si bien todos los orientales pueden opinar con respecto a este puente, es importante oír a quienes viven en el lugar y tienen un concepto más claro sobre una propuesta turística nueva en la zona, el plazo no fue adecuado.

Por lo tanto, esperamos la contestación por escrito de la consulta realizada, ya que quizás deba analizarse con todos los asesores, a quienes les agradecemos su presencia. En ese sentido, me gustaría que esta reunión pudiera ser un poco más extensa, y que el titular de la banca estuviera presente a fin de profundizar en todo lo que ha estudiado y se ha asesorado para solicitar la concurrencia del señor Ministro a la Comisión.

La siguiente pregunta es: ¿cómo se va a financiar la obra? En ese sentido, el privado, en una oportunidad, dijo que iba a pagar el puente, pero en otra manifestó que los costos se habían elevado mucho y que solo iba a poner una parte, pero como el Estado se había comprometido a llevar la obra adelante, tendría que buscar la manera de poner el dinero necesario. Por otro lado, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no tenía previsto realizar este puente y no tiene dinero para ello, por lo que no se sabe de dónde saldrán los recursos.

De todos modos, eso deberá contestarlo el señor Ministro; si no puede hacerlo el día de hoy, podrá hacerlo por escrito, en tiempo y forma. En realidad, lo que queremos saber es cómo se va a manejar esa inversión, que no es nada menor, la cual, como bien dice el proyecto, ha cambiado sustancialmente. Además, hay que prever las sorpresas que puedan presentarse. En ese sentido, debe tenerse en cuenta que en tres años pasamos de US$ 2:000.000 o US$ 3:000.000 a US$ 5:000.000, US$ 6:000.000 o US$ 9:000.000.

Por otro lado -lo digo con todo respeto- el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene obras pendientes de otros puentes. Por ejemplo, entre la Ruta Nº 60 y la Ruta Nº 12-,debe realizarse la construcción de un puente, que es mucho menor, pero debido a la falta de recursos no se ha llevado a cabo. Asimismo, en la Ruta Nº 13, en Aiguá, debe construirse otro puente, pero tampoco se ha llevado adelante debido a la situación económica del Ministerio y a las previsiones realizadas. También podríamos hacer referencia a la inversión en la caminería rural, tema del que se ha hablado en los últimos días.

Por lo tanto, deben realizarse inversiones en caminería rural y en otros aspectos, y el Ministerio de Transporte y Obras públicas tiene la responsabilidad de llevarlas adelante. Por supuesto, sabemos que no se trata de un desafío menor, ya que los requerimientos son muchos y deben llevarse adelante con pocos recursos.

Asimismo, me gustaría consultar cómo van a manejar todo el sistema. El señor Ministro habló de un peaje o de otras modalidades para financiarlo. Sin embargo, debemos saber quién va a construir el puente. ¿Lo hará un privado? ¿El dinero del Gobierno irá al privado? En realidad, sería muy importante saber cómo se llevará a cabo el manejo económico.

Por último, quiero hacer referencia al compromiso que asumió el Estado con el señor Costantini, ya que en una publicación el empresario afirmó: "Nosotros tenemos un contrato que prevé el aporte de nuestra empresa". Él siempre manifiesta que cumplirá con lo que se comprometió a hacer, pero parece que una cosa eran US$ 1:000.000 o US$ 2:000.000, pero ahora estamos hablando de una cifra mucho mayor. En esta publicación también dice que el puente también será financiado por el Gobierno, es decir, con su dinero y con el que aporte el Estado.

En este sentido, me gustaría contar con una copia del primer contrato que hizo el Gobierno.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Ese contrato figura en la página web desde el día que se firmó.

SEÑOR OLMOS.- Entonces, vamos a decirle al Diputado titular de la banca, que fue quien armó esta intervención, que se remita a la página del Ministerio, ya que allí figura toda la información.

SEÑOR YANES.- Los integrantes de la Comisión de Turismo fuimos contestes en la preocupación del señor Diputado Rodríguez Servetto, pero pensamos que el planteo iba a apuntar al impacto turístico y a los temas que le corresponden a esta Comisión

Por suerte, hoy contamos con la presencia del ex Presidente de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, el señor Diputado Caggiani, que conoce los temas que corresponden a esa asesora.

Solo quería aclarar que, si bien el señor Ministro puede responder a las preguntas realizadas o enviar la información por escrito, esta Comisión apunta a contar con datos relativos al impacto sobre el turismo, ya que no queremos invadir el trabajo de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

También sabemos que el señor Diputado Pereyra, conocedor de la situación de Rocha y Maldonado y todo lo relativo a este puente, podrá ilustrarnos sobre el tema.

Reitero que hice esta aclaración, debido al tiempo que tenemos disponible y a que esta Comisión no maneja nada relativo a los costos y a las empresas. Por supuesto, lamento mucho que el señor Diputado Rodríguez Servetto no haya podido concurrir a la Comisión el día de hoy, ya que sabemos que será difícil que esta delegación pueda volver a concurrir a esta asesora a tratar el tema. Además, la Comisión de Turismo tiene otros temas para tratar, y el señor Ministro y sus asesores concurren asiduamente al Parlamento a la Comisión de Transporte, que es la que está abocada al tratamiento de esos temas.

Solo quería hacer esa aclaración en nombre de mis compañeros de bancada, porque no queremos que se confundan los tantos.

SEÑOR PLANCHÓN.- Independientemente de lo manifestado por el señor Diputado Yanes, yo considero que el Diputado Olmos, como legislador, está en todo su derecho de sacarse las dudas que tenga, ya que deberá responder frente a la gente de su departamento.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sobre algunos temas ya dimos respuesta, pero voy a reiterarla.

Se ha hablado de las prioridades de obra, y no quiero que eso quede en la versión taquigráfica sin que conste una respuesta de nuestra parte.

Solo voy a hablar en términos generales, ya que las Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, de Presupuesto y de Presupuesto integrada con Hacienda de ambas Cámaras saben que el Ministerio nunca invirtió tanto en rutas nacionales como desde 2008 a la fecha.

Se ha invertido un promedio de US$ 200:000.000 anuales. La buena noticia es que este país, desde 2005 en adelante, tuvo una explosión productiva, la cual no ocurrió por azar, sino porque las políticas de Gobierno fomentaron la habilitación de inversiones -las cuales se instalaron democráticamente en el país-, que nos plantearon algunos desafíos importantes en materia de rubros.

Estamos hablando de US$ 200:000.000 anuales. Y este Ministerio invierte el 100% de lo que está autorizado a gastar, más allá de que figure un crédito mayor. En ese sentido, yo siempre digo que el crédito presupuestal es nuestra ilusión y que el tope es nuestra realidad, porque es lo que podemos gastar. Y si bien hemos empujado ese tope hacia la ilusión, todavía no hemos llegado a ella.

Sin embargo, entre la inversión pública y la público- privada -como lo es la CVU, empresa de propiedad estatal pero privada, de la cual somos socios- invertimos, solo en rutas, US$ 232:000.000. Por supuesto que este país precisa mucho más, por suerte, o más bien, por la planificación estratégica que hemos hecho y por el impulso a la inversión productiva. Tanto es así, que hay un rediseño de la malla de las rutas. Antes, cuando lo que se estimulaba era la patria financiera, y se precisaban bancos en las ciudades y no rutas, no incomodaba que los autos pasaran por el medio de la ciudad, pero ahora pasan miles de camiones y hay que hacer desvío de tránsito pesado, por ejemplo, en Dolores. Estamos tratando de participar en la financiación del desvío de tránsito pesado en Maldonado, para que la Ruta 39 no entre a Punta del Este y afecte al turismo.

Para este año tenemos tres prioridades que tienen que ver con el turismo: la accesibilidad a los puertos, el aumento de la oferta portuaria y, dentro de esta, las obras de rehabilitación y ampliación de las marinas del puerto de Piriápolis. Además, no nos olvidemos de lo que hemos hecho en Punta del Este, Maldonado y Colonia, que están recibiendo inversiones que explotan, desde el punto de vista de cómo estamos haciendo rendir los recursos. Digo esto porque tiene un efecto directo sobre el turismo.

El año pasado priorizamos las rutas de granos y madera; ahora, incorporamos las rutas turísticas. Tanto es así, que estamos empeñados en trabajar en cruces a desnivel para que la comunicación entre Montevideo y Punta del Este sea rápida. Ya estamos comenzando a construir el de La Floresta. Estamos pensando en un plan de iluminación desde Punta del Este a Colonia, que de por sí va a implicar un atractivo turístico.

Lo digo para que vean que, si bien atendemos estas cosas, también nos dedicamos a otras. Claro está que no todo se puede hacer a la misma vez, porque simultáneamente -yo soy parte de este gobierno y celebro las decisiones, y es por eso que las apoyé- más de US$ 1.500:000.000 del Presupuesto Quinquenal se destinaron a la educación,

aproximadamente US$ 600:000.000 a la potenciación de ASSE, otros tantos al INAU, etcétera. Digo esto para que tengamos claro el contexto.

Nosotros teníamos previsto este puente. No lo previmos en las erogaciones presupuestales del Ministerio, porque había un privado que lo financiaría; no se iba a hacer con parte de nuestro presupuesto. Por eso no figura en los gastos que íbamos a tener. Desde 2009 a 2012, existieron veinticuatro comunicaciones entre nosotros y la Dinama, buscando la autorización ambiental para seguir avanzando en la construcción de ese puente.

Ahora: si yo contara con una resolución legal del Parlamento que permitiera volver al proyecto original del puente, celebraría mucho. Pero me tienen que aprobar esa ley en un mes, porque el puente se encareció por cumplir con las exigencias medioambientales. Pero reitero: si el Parlamento, en todo su derecho, nos vota una ley que habilite al Ministerio Transporte y Obras Públicas a seguir con su proyecto original, y que no respete el medio ambiente, lo aplaudiríamos, porque nuestra cuestión no es el medio ambiente, sino hacer obras, más allá de que obviamente, no impliquen pan para hoy y hambre para mañana.

Cuando los señores Diputados lean el convenio que figura en la página web, verán lo que establece en caso de que por razones ajenas al privado los costos de las obras, por exigencias estatales, aumenten. Esto es lo que se llama seguridad jurídica que todos protegemos en Uruguay. Lo que piensa el privado es: "Yo no puedo entregar un cheque en blanco". No estoy defendiendo a ningún privado, pero alguien que va a financiar un puente se cuida de que no le cambien las reglas y termine financiando otra cosa. Esa es la discusión en la que estamos.

Ahora, yo creo que tenemos que invertir la carga de la prueba con respecto a lo pecaminoso que pueda ser que un privado aporte para una obra que directamente lo pueda beneficiar. No hay obra de infraestructura en el Uruguay que no beneficie a un privado. Primero, porque estamos en una sociedad de mercado; si todo fuera estatizado, no habría privados a quienes beneficiar. Los civiles sí podrían ser beneficiados indirectamente. Pero vamos a extremar el razonamiento. Cuando se construyó el puerto de la Paloma, que ahora estamos rehabilitando, se benefició a una actividad. ¿Cuánto puso la pesca para el puerto de la Paloma? Nada; cero peso. Y le hicimos un puerto. ¿Cuánto ponen los privados para las inversiones turísticas? ¿Cuánto ponen los privados que se van a beneficiar de los turistas que van a venir en yate a Piriápolis? Cero. ¿Hay beneficios para los privados? Sí, muchos.

(Interrupción del señor Diputado Olmos)

——Lo mismo va a ocurrir con el puente. Van a venir turistas y van a pagar.

Lo que estoy diciendo es que deberíamos invertir los dos a la vez. Si vinieran los privados de Piriápolis y me dijeran que quieren aportar a la construcción del puerto de Piriápolis porque van a venir más privados, yo no lo vería como un problema; al contrario, se los agradecería. Pero eso no va a ocurrir. Entonces, cuando tenemos un privado que dice: "Bueno, de lo que voy a ganar quiero poner, no los tenemos que enjuiciar". Al contrario, estas son las conductas que tenemos que estimular.

Acá la pregunta es ¿cómo cambia la situación primaria cuando el privado se hace cargo del puente? ¿Por qué el Estado asume el compromiso de realizar un importante aporte económico en una obra que no es prioridad para nadie, excepto para el privado? Eso no es verdad. No es lo que dicen los rochenses ni los fernandinos.

Hay una parte de la población que se beneficia y otra que no. Pero si hay un privado que dice que se quiere beneficiar de una obra -parto de esa hipótesis y la doy como correcta-, y además quiere participar en la infraestructura ¿cuál es el problema, si al Estado no le cuesta nada? Nos cuesta más porque respetamos el medio ambiente.

Por otro lado, las balsas tienen un costo. ¿Eso a quién beneficia? A los privados que cruzan. Es todo un costo para el Estado: salario, combustible, mantenimiento de las balsas. Les vamos a hacer la cuenta de cuánto le hemos regalado a algún privado por las balsas. Entonces, no nos pongamos en contra del que financia, porque ojalá todos los puentes que se quieren hacer para el Uruguay algún privado los financie, aunque sea en parte

Ayer celebramos que los privados de UPM hicieron un puente de madera para los departamentos de Durazno y Cerro largo.

(Interrupción)

__La caminería rural no es responsabilidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; nosotros tenemos responsabilidad sobre 8.740 kilómetros y las Intendencias de los 50.000 kilómetros de caminería departamental. Estamos ayudando a las Intendencias para que tengan recursos, pero son problemas de las Intendencias. Hay una empresa privada que regaló un puente. ¿Por qué? ¿ Por un acto de beneficencia y responsabilidad social? En parte mínima sí, pero lo hace porque tiene que sacar su madera. Y no pusimos ni al Intendente Botana ni a Irazábal en el banquillo; yo los aplaudí, porque lograron que una empresa privada pusiera dinero para hacer un puente. Eso después nos va a traer costos a nosotros, porque habrá más camiones circulando que en algún lado nos van a romper las rutas.

Entonces, ¿cómo se va a financiar la obra? Nosotros vamos a tratar de que el privado pague lo más que pueda, pero sabemos que se va a agarrar del convenio; no somos tontos: nadie hace beneficencia, y si uno tiene pensado gastar equis cantidad de millones, no va a pagar tres veces más. Pero estamos en pleno proceso de negociación. ¿Qué va a decir el privado públicamente? Que quiere aportar lo menos posible. Debe estar hasta arrepentido de haber dicho que va a contribuir.

(Interrupción del señor Diputado Olmos)

——Déjeme terminar. Yo los escuché con mucha atención.

Como dije, no hemos terminado todavía el proceso de negociación para saber qué pagará cada parte y cómo. Y lo vamos a construir, buscando el procedimiento legal y constitucional que nos permita hacerlo lo más rápido posible. Lamentablemente, cuanto más pasa el tiempo, más se encarece la obra. Si hubiéramos hecho este puente en el 2008, hubiera tenido un costo. El paso del tiempo también genera incremento de los costos. Y se incrementaron los costos porque hicimos el proceso legal de buscar las autorizaciones ambientales. Si hubiera sido como antes, el puente ya estaba hecho, y hoy estaríamos discutiendo otra cosa, por ejemplo, cómo ponerle luz, y habría ecologistas que dirían: "No; la luz le hace mal a los peces"; estaríamos en otra discusión

Los compromisos que asumió previamente el empresario involucrado están en el convenio. Nosotros queremos que asuma más compromisos porque la obra sale más cara. El resultado final de esa negociación no terminó. Las negociaciones no se hacen en una asamblea; estamos en pleno proceso de negociación tratando de que el privado aporte lo más que se pueda para reducir los espacios del Estado y el privado va a decir: "Mi obra está en juego y de aquí no me muevo". Es así como se negocia.

¿Cómo vamos a financiar el resultado final? Tenemos algunos mecanismos pensados, pero no queremos adelantarlos, porque si yo le digo al privado que ya pensamos en cómo vamos a financiar el resto, el resto va a ser para el privado más grande para mí que para él. Ojalá en el Uruguay los privados que se benefician de las obras de infraestructura estuvieran dispuestos a poner algo

Miren lo que pasó con el ICIR, que se declaró inconstitucional. Ahora van a hacer lo mismo con el Impuesto al Patrimonio. Se funde el país, porque todo el mundo quiere las carreteras del primer mundo pero nadie está dispuesto a poner nada, porque la voluntad de demandar es inversamente proporcional a la voluntad de financiar. ¿Es justo que doña María, que vive en La Teja, y que en su vida pasa por una ruta, cuando compra sus artículos para comer esté financiando y subsidiando con los impuestos el uso de privados que hacen dinero con el uso de las carreteras? No; no es justo. Ah, pero nosotros llegamos a plantear eso y el mundo se cae. Y van a verlo en la discusión del Impuesto al Patrimonio.

Me pasaron el dato de que el primer puente de José Ignacio lo pagó un privado que se llama Veiga.

(Diálogos)

——Hay una larga tradición de privados que aportaron para los puentes; sería continuar con la larga tradición fernandina. No vemos en eso un hecho pecaminoso.

Coincido con que hay intereses de todos lados.

SEÑOR PEREIRA.- Agradezco a la Comisión permitirme participar de un tema que nos toca muy de cerca y, como bien decía el Ministro, es central no solo para el departamento en el cual vivimos y del cual somos representantes, sino para toda la región.

Agradezco también la presencia del Ministerio en esta Comisión.

Quiero hacer algunas precisiones porque evidentemente este tema no es nada nuevo. Es un proceso de muchos años. El ejemplo viviente más claro es el pedazo de puente que está sobre la laguna hacia el departamento de Maldonado, que si no me fallan los números, se construyó allá por los años 60. Por tanto, toda esta discusión tiene historia. Coincido con el señor Ministro en que en esa historia hay intereses muy cruzados. Basta ir hasta el lugar y ver el desarrollo que tiene hacia un lado de la laguna y hacia el otro. Sin duda, sobre el territorio de Maldonado ha habido, a lo largo de los años, una planificación, una decisión o una inversión que ha permitido el desarrollo que hoy tiene toda la zona de José Ignacio. Hubo muchas discusiones en cuanto a emprendimientos estratégicos que está asumiendo el país desde el punto de vista productivo, como el puerto de aguas profundas, y José Ignacio es un ejemplo viviente porque ¡vaya si allí hay turismo y del más costoso del país! A dos kilómetros y medio está la boya petrolera por donde pasa todo el petróleo que consume el Uruguay. Se trata de ocho depósitos de cuarenta mil metros cúbicos que están frente al balneario más exclusivo del país. Ese es un claro ejemplo de que Uruguay puede desarrollar emprendimientos turísticos de primer nivel y avanzar en decisiones estratégicas que nos posicionan de la mejor manera en el desarrollo productivo.

Pero, ¿qué ha cambiado con respecto a la discusión del puente? Hay algo sustancial, que es de fondo. A partir de 2005, las Intendencias de Maldonado y de Rocha definieron una estrategia común para el desarrollo de la zona, en particular en lo que tiene que ver con la planificación del territorio. En los dos departamentos hay cierto ordenamiento sobre cómo planificar ese desarrollo de manera conjunta, y el puente se

incluye a partir de eso. Es al revés de cómo veníamos discutiendo históricamente. Creo que perdimos una cantidad de años discutiendo sobre la construcción del puente. Por ejemplo, si un trabajador tiene que sacar su producción de arroz o de trigo, construye el puente o se le pudre la producción. En este caso, discutimos durante cuarenta años sobre la utilidad del puente.

Si leemos las versiones taquigráficas de la Comisión de Vivienda, Territorio y Medio Ambiente de la Cámara de Representantes o la de la Comisión de Medio Ambiente del Senado -en oportunidad de la comparecencia en forma conjunta de las dos Intendencias- podremos ver los detalles pormenorizados de todo este proceso.

Ahora bien, ¿cómo surge la participación de un privado en la inversión del puente o aportando parte del dinero? A partir del emprendimiento conocido como "Garza Blanca", del empresario Constantini. Se trata de chacras marítimas y es el primer emprendimiento de este tipo que se instala en Rocha. La Intendencia de Rocha analizó el proyecto -luego de todos los estudios medioambientales para habilitarlo-, y todas las exigencias planteadas fueron para establecer determinado margen de seguridad en el desarrollo de ese emprendimiento. En el departamento de Rocha no hay otro emprendimiento turístico que tenga las exigencias para el tratamiento de las aguas servidas ni de iluminación como allí, donde todas las contrapartidas son por parte del privado. Por ejemplo, la recolección de residuos tiene que hacerla el privado y llevarlos a la ciudad de Rocha. Todo esto genera un emprendimiento de alta calidad, que no teníamos. Solamente esa inversión turística proporciona la misma contribución en recursos que toda la ciudad de Castillos, con siete mil habitantes.

Uno de los aspectos marcados con más fuerza por la Intendencia fue la contrapartida de la inversión del puente. >Eso generó un acuerdo con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Ese fue el motivo por el cual apareció un privado en esa escena. Comparto con el señor Ministro en cuanto a que estas instancias mejoran. Ojalá hubiese otras ocasiones en las que desde lo público haya una exigencia de contrapartidas.

Cabe recordar que este es un proceso de participación ciudadana y que hubo audiencias públicas. Este es el primer caso de una obra de estas características en el que se hacen dos audiencias públicas. La ley exige una, pero se hicieron dos y posteriormente una más. La primera se hizo en el Teatro 25 de Mayo de Rocha y la segunda en un emprendimiento privado en la Laguna Garzón, donde participó mucha gente y hubo opiniones contrarias.

En la última audiencia, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente fue muy claro, porque luego surgieron propuestas alternativas para la construcción de puentes. Se discutía si el puente generaba más impacto en un lugar que en otro. Fue explicado claramente por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por la Dinama y por el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente que las demás propuestas eran muchísimo más agresivas desde el punto de vista ambiental. Hay una propuesta que tiene muchos años, que pretende bordear el lado sur de la laguna, pero se agrede mucho más el medio ambiente.

Hay que tener en cuenta que existen inversiones públicas desde 1994, con las balsas instaladas por varias ONG. La contrapropuesta para que no hubiese puente era que existiesen balsas, financiadas por privados, pero no se dice que ese emprendimiento esté mal. Las dos balsas que se propone como alternativa son financiadas por dos empresarios del lado de Rocha: el señor Soldati y el señor Rocca, con acciones en la empresa Techint.

Para nosotros, este tema tiene una alta aprobación y ya se ha discutido mucho sobre esta cuestión. En Rocha hay un 80% de aprobación y en Maldonado un 61%. Lo que garantizó esa aprobación fue el trabajo serio de las dos Intendencias a partir de 2005.

SEÑOR OLMOS.- El señor Ministro dijo que el Estado tomó todos los recaudos para que el impacto del puente no originara trastornos medioambientales. Pero, ¿cómo se sabe si el señor Constantini va a cumplir con lo que firmó, algo así como US$ 2:000.000? Digo esto porque yo no me comprometería si no tuviese todos los informes; por lo menos, hablaría de porcentajes.

Ahora, con la intervención de todos los organismos del Estado y con el paso del tiempo, todo se ha encarecido mucho. Sabemos que este señor, como buen comerciante, va a tratar de poner lo que se pactó desde el vamos.

Queremos que se desarrolle Rocha y todo el país.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Tenemos un problema de comunicación. Yo cometí un error: di por supuesto que se conocía el convenio.

En el convenio, firmado el 16 de diciembre de 2008, están los antecedentes con el desarrollo inmobiliario y se habla de la Laguna Garzón. El tercer punto del convenio dice que como aporte a la infraestructura que posibilite el desarrollo turístico de la zona, Jaswik S.A. propone al Ministerio de Transporte y Obras Públicas la construcción de un puente sobre la Laguna Garzón, solventando todos los costos que demande la ejecución de las obras, ajustándose a las normas ambientales y de procedimiento y de técnicas exigidas por los organismos competentes en cada caso, pero no habla de cuánto. Más adelante, hay otro artículo que establece que si por razones ajenas a la empresa se requieren otras cosas, no se haría cargo.

Por lo tanto, estamos en un juego público de negociación a través de los medios.

SEÑOR OLMOS.- El señor Genta ha dicho que lo primero será comenzar los contactos con el señor Constantini, quien se comprometió a financiar el proyecto.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Así fue.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El empresario se comprometió a financiar el proyecto original. El problema es que ahora se habla de ajustes medioambientales que no estaban en el proyecto original, y eso es lo que incrementa el costo. Los ajustes medioambientales son parte de las exigencias. Es por eso que el señor Subsecretario afirma que ahora debemos renegociar todo. No olviden que pasaron cinco años. Además, así como el convenio prevé cláusulas de multa por las demoras, el privado se protege de los cambios de parecer del Estado.

Como podrán imaginarse, no es lo mismo un puente como el que pensamos originalmente que otro más caro, más grande y con una forma distinta. Nos vimos obligados a hacerlo, más allá de nuestra opinión original. Nosotros sabíamos que con el puente original no alterábamos el medio ambiente. Así lo presentamos y buscamos la autorización ambiental previa. Pero, ¿qué pasó? Que la autoridad ambiental nos dice que así no se puede hacer. Entonces, toda la discusión del convenio se realizó sobre la base de determinado puente. Si nosotros hubiésemos pensado en un puente tradicional y terminar haciendo uno como el de la Barra de Maldonado hubiésemos tenido la misma discusión, porque el formato hubiese cambiado, así como los costos y la tecnología.

¿Qué está pasando ahora? Todos estamos declarando en función de nuestro interés. Como bien decía el señor Diputado Nicolás Pereira, si el privado tuvo como contrapartida y exigencia de parte de la Intendencia para hacer la inversión financiar un puente, va a tratar de poner la menor cantidad posible de dinero, algo que es normal, pues cada uno defiende su bolsillo. El órgano más sensible del ser humano es el bolsillo. Entonces, todo el mundo trata de que no se altere, y nosotros, que defendemos el bolsillo de la gente, también tratamos de no poner nada. Esa discusión no terminó. Públicamente vamos a decir que tiene que pagarlo todo él, pero nos va a contestar que hay un convenio, y vamos a estar en esa discusión.

Hay que ver el resultado final. Aunque este sea que el Ministerio tenga que pagar una parte -veremos cómo lo financiaríamos- miremos el vaso medio lleno porque ¡ojalá que en todos los puentes que se construyan en Uruguay los privados pusieran una parte! Tendríamos muchos más puentes y sería mucho más justo. Pero esto no es lo que ocurre.

Podemos dejar una copia de este convenio, pero los señores Diputados podrán verlo mucho mejor en la página web porque ahí es más práctico y se darán cuenta a qué nos estamos refiriendo.

SEÑOR YANES.- Lamentablemente el señor Diputado convocante no nos pudo acompañar, y el Partido Colorado se tuvo que retirar, así como también lo hizo parte de la oposición. Entonces, en conocimiento del informe que nos acaba de dar el señor Ministro, del señor Diputado Pereira y de las Juntas Departamentales de Rocha y Maldonado, que cuentan con un gran respaldo por parte de la ciudadanía -a nivel de encuestas-, además de un respaldo político por parte de estos gobiernos departamentales, en nombre de nuestra bancada queremos decir que nos damos por satisfechos de las respuestas dadas a las preguntas planteadas por el señor Diputado Olmos, aunque de alguna forma ya contábamos con las respuestas.

Como Comisión especializada en los temas que refieren al turismo, entendemos que este puente aporta al desarrollo turístico y del departamento. Nunca entendimos por qué de un lado se miraba un desarrollo en el departamento y, del otro, un no desarrollo. Como dijo el señor Diputado Pereira, también hemos incorporado un mecanismo de control y de exigencia para que las inversiones turísticas privadas respondan a un estándar de calidad que nuestro país merece.

Con todos estos elementos, damos por satisfecha esta reunión. Pienso que después la Comisión de Transporte y Obras Públicas tratará este tema si fuere necesario.

SEÑORA PRESIDENTA.- Agradecemos la presencia del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y demás autoridades.

Ha sido muy bueno el intercambio que hemos tenido. Seguramente, nos remitiremos para nuevas consultas a la página web, que me consta que está actualizada constantemente. No quiero dejar pasar esta oportunidad sin resaltar a las autoridades del MTOP el trabajo que se está haciendo en la Ruta Nº 24, con un gran sacrificio, por el tránsito pesado que ha tenido debido al crecimiento de la economía en esa zona. Esta ruta no solo sirve para el tránsito de la madera sino también para el pasaje al corredor termal, todo lo cual beneficia al turismo.

Se levanta la reunión.

≠